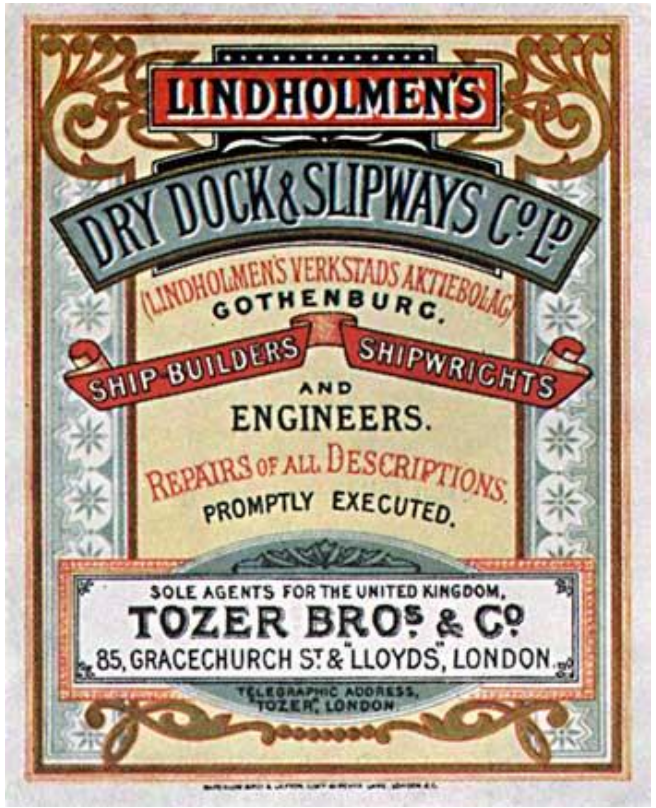
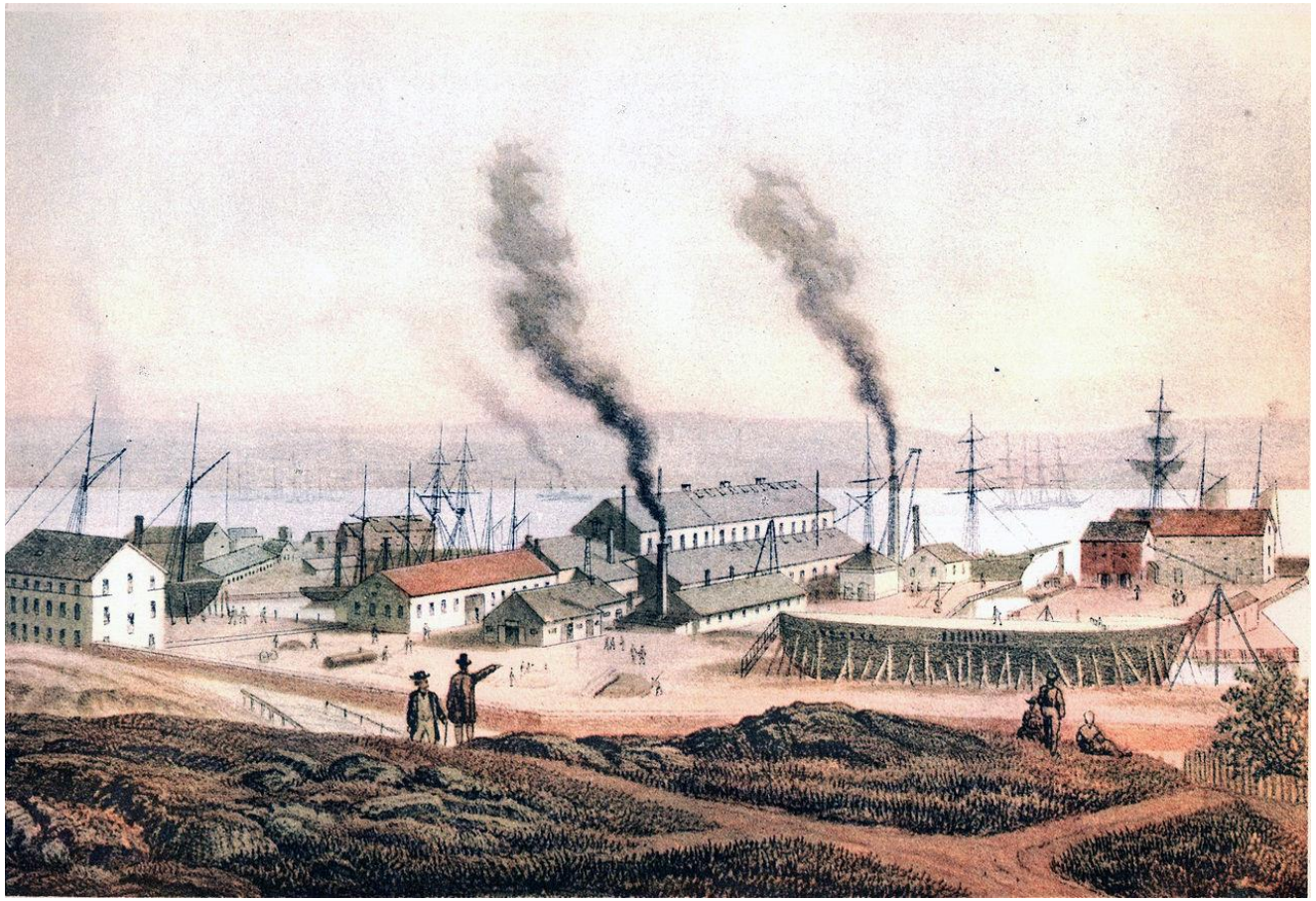


Göteborgs Varvsindustri



https://sv.wikipedia.org/wiki/Bogserb%C3%A5ten_%C3%96rnen#/media/Fil:Bogserb%C3%A5ten_%C3%96rnen_01.jpg

Bogserbåten Örnen är en svensk ångdriven bogserbåt, som byggdes 1903 på **Lundby mekaniska verkstad i Göteborg.**

Örnen byggdes för Seffle Kanalbolag. Hon bogserade senare 1920–42 pråmar i Byälven och på Vänern för Säffle Sågverks AB. Vätö Rederi AB köpte henne 1942. Under andra världskriget var hon rekvirerad av marinen 1942–43 och användes därefter för bogsering av sandpråmar på Mälaren.

Skeppsbyggeri är känt i Göteborg sedan lång tid tillbaka. Det tidigast mest kända är Nya Varvet som tillkom under 1600-talet. På 1800 talet startades flera varv i Göteborg:

Keillers Verkstad, som startade **1841,** blev senare **Göteborgs Mekaniska Verkstad AB** och därefter Götaverken AB

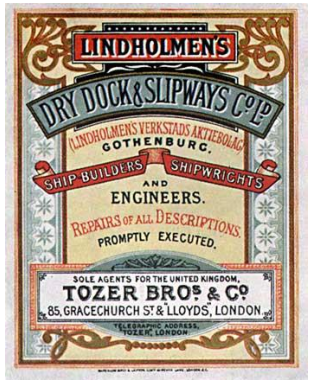
Lindholmens AB startade **1845**

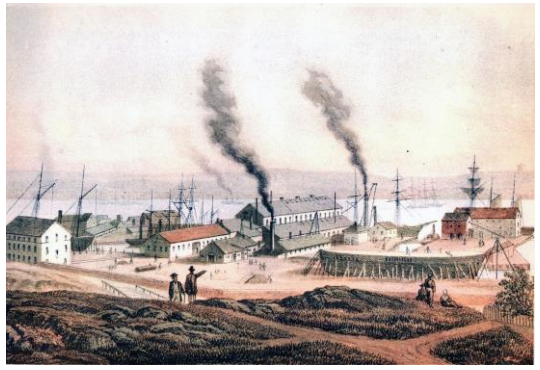
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB startade **1853**

Lundby mekaniska Verkstads AB startade **1887**

Gotenius Varv startades på **1950 talet**

Arendalsvarvet invigdes så sent som **1963**





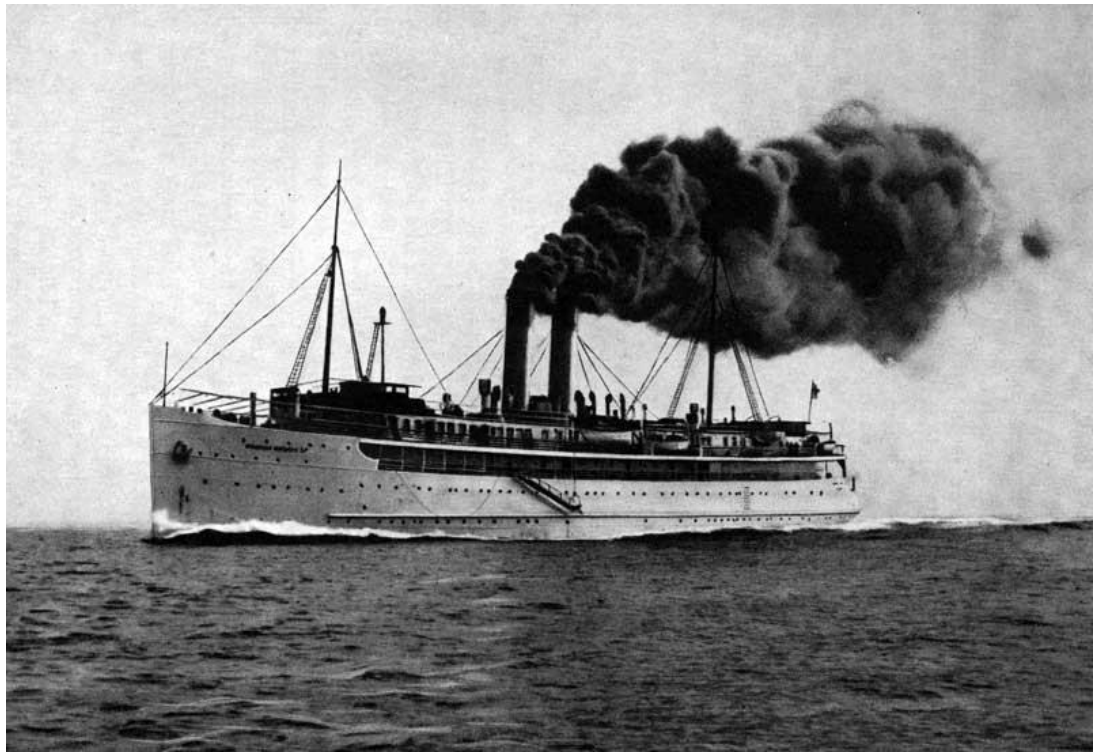
Skeppsbyggeri

Arendalsvarvet i Göteborg, 1965

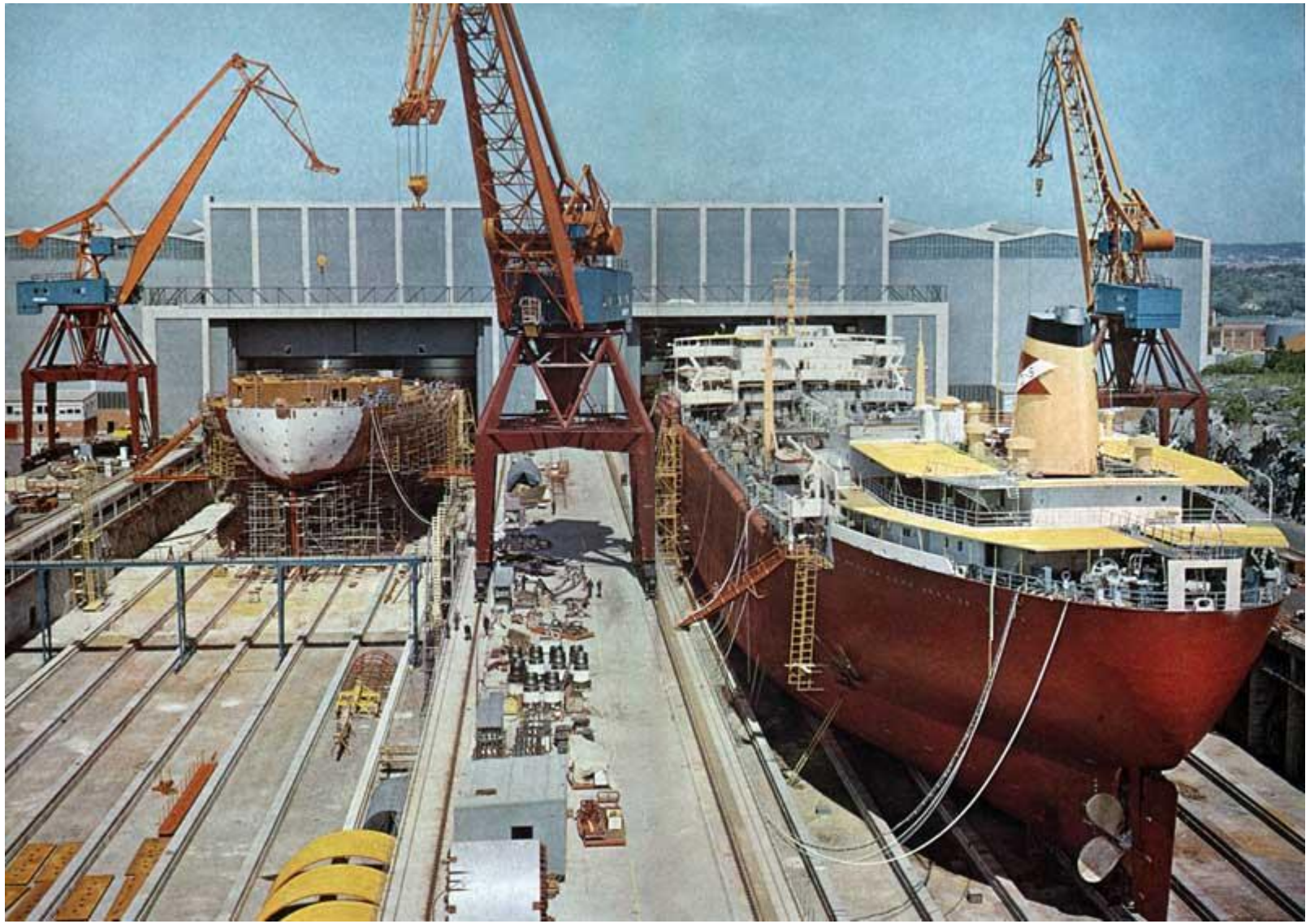
under 60-talet med stora investeringar i nya varvsanläggningar – bl.a. Götaverken Arendal i Göteborg och stora byggdockor vid Eriksberg i Göteborg och Kockums i Malmö. Under 1960-talet ökade produktionskapaciteten framför allt vid Eriksberg, Götaverken, Uddevallavarvet och Kockums. Den kraftiga konkurrensen, främst från Japan, blev allt påtagligare och de höga vinsterna från 50- och 60-talet återkom aldrig.

1975 var det 15 000 anställda vid varven och uppskattningsvis 3000 anställda hos underleverantörerna i Göteborg. 1988 lämnade den sista båten, isbrytaren Oden, Arendalsvarvet och efter den leveransen är varvsepoken för nybyggen avslutad i Göteborg. Under perioden 1840 talet till 1990 byggdes på varven i Göteborg 1700 - 1800 fartyg, allt från ångslupar till 400 000 tons fartyg.

VARV



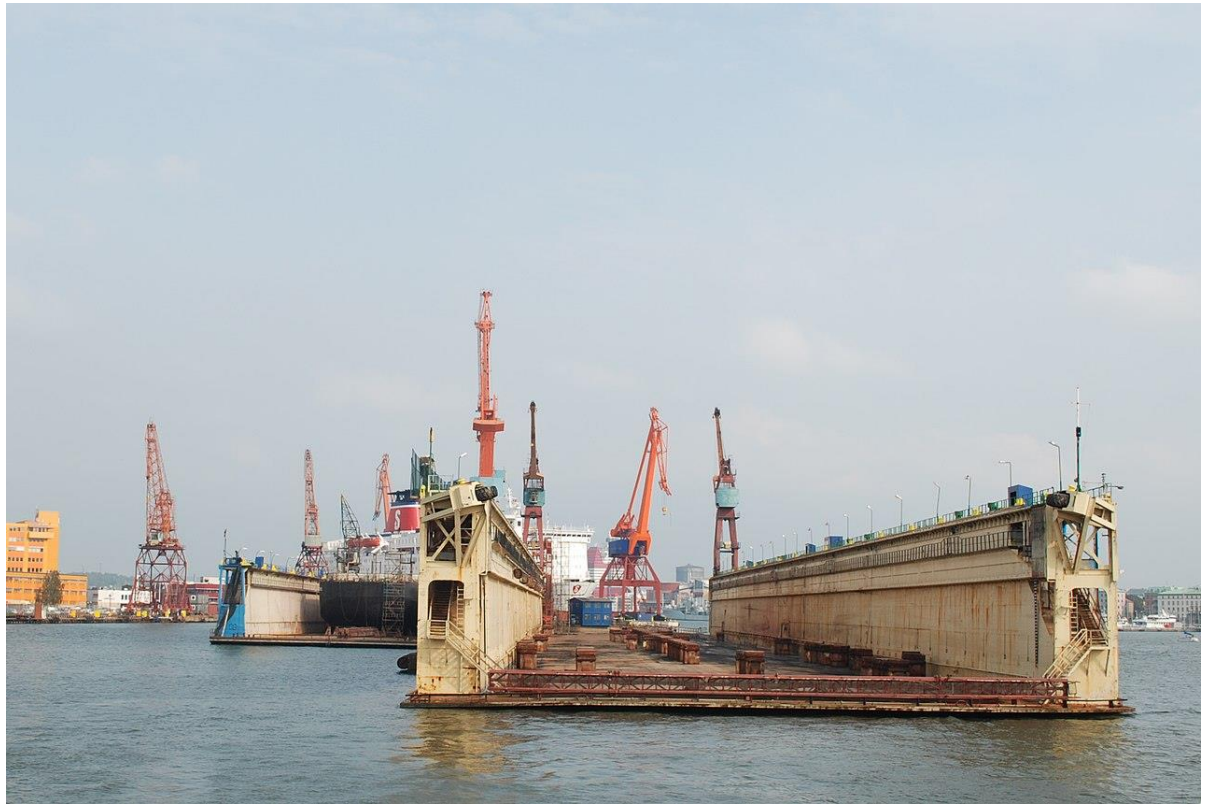
Arendalsvarvet i Göteborg, 1965



Under 1960 talet

under 60-talet med stora investeringar i nya varvsanläggningar – bl.a. Götaverken Arendal i Göteborg och stora byggdockor vid Eriksberg i Göteborg och Kockums i Malmö. Under 1960-talet ökade produktionskapaciteten framför allt vid Eriksberg, Götaverken, Uddevallavarvet och Kockums. Den kraftiga konkurrensen, främst från Japan, blev allt påtagligare och de höga vinsterna från 50- och 60-talet återkom aldrig.

De japanska varven hade accelererat sin utbyggnad under 1960-talet och detta fortsatte under 70-talet. Samtidigt började de sydkoreanska varven göra sig gällande. En omfattande överbeställning skedde av framförallt tungt tanktonnage – supertankers. 1974 visade internationella analyser att det under de kommande 10 åren inte skulle finnas utrymme för mer efterfrågan på tankers än vad som då fanns i orderböckerna. De höga internationella oljepriserna – oljekrisen – och en tillfälligt avtagande världshandel gjorde också att behovet av nya fartygsbeställningar minskade.



1974 stod de svenska varven inför en omedelbar och akut kris. Det fanns då fortfarande möjlighet att bromsa flera av de vidlyftiga investerings- och anställningsprogram vid Götaverken och Uddevallavarvet och i övrigt dra ned på varvskapaciteten.

Flytdockor vid Götaverken i Göteborg. Reparationsvarvet var ett av få större varven i Sverige som överlevde krisen.

Följder och effekter

Varvs- och rederistaden Göteborg förlorade den framträdande roll den spelat under merparten av 1900-talet. Antalet anställda vid varven minskade med 10 000-tals anställda i takt med att varven i staden lades ned eller minskade antalet anställda. Andra städer som drabbades hårt var Malmö, Landskrona och Uddevalla. I och med sämre resultat också för andra industrier i varvsstäderna vid denna tid skadades städernas näringsliv, något som tog lång tid att komma över.

Andra kriser

Bruksdöden är ett begrepp som syftar på en historisk förändringsprocess, främst i Bergslagen

Stålkrisen var en period av dålig lönsamhet i stålindustrin i västvärlden under 1970-talets lågkonjunktur. Världsproduktionen av stål hade ökat exponentiellt sedan 1800-talet, med undantag för den stora depressionen på 1930-talet, men under 1970-talet följde inte efterfrågan med den ständigt ökande produktionen.

Varvet grundades 1887 och låg vid Sannegårdshamnen. Den sista båten som levererades var bogserbåten Tor till Röda bolaget 1928, numera M/S Måsen. Varvet lades ned 1933. Lundby mekaniska verkstad tillverkade drygt 50 fartyg, varav omkring 49 bogserbåtar, omkring 30 av dem för Röda bolaget i Göteborg.

Sannegårdshamnen i Göteborg sedd från toppen av Ramberget i mars 2013. I förgrunden det växande bostadsområdet.

AB Lundby mekaniska

verkstad var en mekanisk verkstad och ett reparations- och nybyggnadsvarv i Göteborg, vilket i sin nyproduktion tillverkade så gott som enbart bogserbåtar, samt ångmaskiner till bland andra Lindholmens varv. Bogserbåtarna var ofta konstruerade av Henrik Lindfors på Chalmers tekniska högskola.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Fritz_(fartyg)#/media/Fil:Fritz_tugboat_1908_Sweden.jpg

Fritz

Fritz är en svensk bogserbåt som byggdes 1908 på Lundby Mekaniska Verkstad i Göteborg.
Fritz byggdes för Göteborgs Bogser & Bärgnings AB. Under åren 1939–1945 var hon rekvirerad av kustartilleriet som hjälpvedettbåt HVB 875. Hon gick sedan som bogserbåt till 1982, från 1950 ägd av AB Karta & Oaxens Kalkbruk som Oaxen V, Skånska Cementgjuteriet i Malmö som Insula och Ölands Cement AB i Degerhamn. År 1991 döptes den tillbaka till Oaxen V och 1994 till Fritz.
Hon är k-märkt.